



中華商務網

ChinaCCM.com
China Commodity Marketplace



中華商務網vip月報



2021 年 5 月

责任编辑：朱海燕

电 话：86-18513790749

编辑邮箱：zhuhy@chinaccm.com

地址：北京市朝阳区惠河南街 1091 号中商联大厦 4 楼（邮编：100022）

目 录

一. 锂盐市场评述.....	3
二. 碳酸锂行情走势及评述.....	3
三. 氢氧化锂市场行情走势及评述.....	5
四. 金属锂市场行情走势及评述.....	6
五. 碳酸锂进口数据.....	8
六. 氢氧化锂出口数据.....	9
七. 月度锂盐价格涨跌及预测.....	9
八. 4 月新能源汽车产销量.....	10
九. 锂市场动态:	19
十. 后市分析:	21
声明	22

一. 锂盐市场评述

本月碳酸锂市场整体持弱运行，市场买卖双方博弈氛围依旧浓厚，下游消费市场买货意愿不强，交易难促，部分企业在出货压力下被迫下调报价。主流碳酸锂企业挺价意强，出货多以长单供应为主，但随着行情的走弱，实际出货价格也随之小幅下调。市场后期，锂精矿进口价格持续上涨，碳酸锂企业受到成本压力支撑，降价意愿不强。

氢氧化锂市场需求稳步提升，市场价格逐步反超碳酸锂价格。由于现货市场供应有限，厂商报涨情绪高涨，现货市场价格混乱。

4月，新能源汽车产销分别完成21.6万辆和20.6万辆，产量环比增长0.1%，销量环比下降8.7%；产销同比分别增长1.6倍和1.8倍。其中纯电动汽车产销分别完成18.2万辆和17.1万辆，同比分别增长2.1倍和2.2倍；插电式混合动力汽车产销分别完成3.4万辆和3.5万辆，同比分别增长49.9%和70.8%；燃料电池汽车产销分别完成36辆和38辆，同比分别下降67.0%和48.0%。

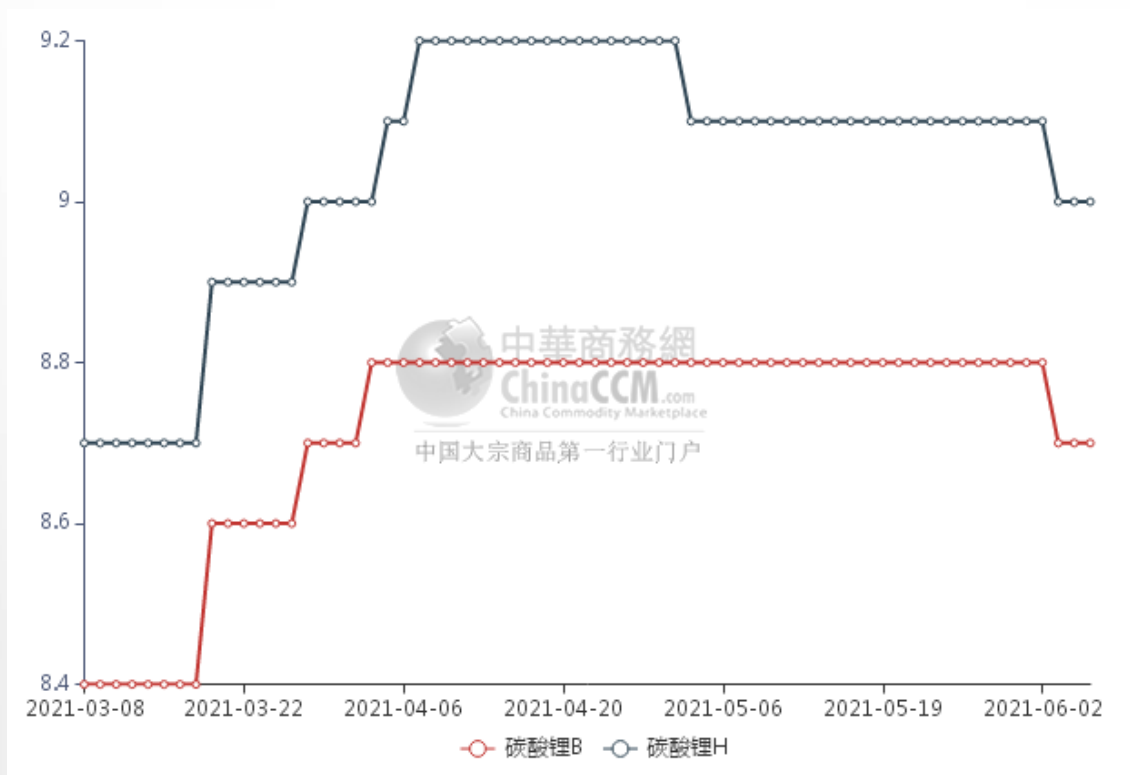
对于新能源汽车市场4月销量环比下降8.7%的原因，中汽协副秘书长陈士华分析指出，从历年市场销量走势来看，4月环比3月出现下降是符合历史规律的，同时芯片短缺也是影响因素之一，协会之前推断芯片短缺问题在二季度的影响将大于一季度。

1-4月，新能源汽车产销分别完成75万辆和73.2万辆，同比分别增长2.6倍和2.5倍。其中纯电动汽车产销分别完成63.7万辆和61.5万辆，同比分别增长3倍和2.8倍；插电式混合动力汽车产销分别完成11.3万辆和11.7万辆，同比分别增长1.2倍和1.4倍；燃料电池汽车产销分别完成140辆和188辆，同比分别下降52.1%和32.9%。

对于全年新能源汽车市场的销量预判，陈士华表示协会依旧维持年初180万辆的判断。他表示，芯片短缺会影响月度生产节奏，对二季度、三季度的销量影响会比较大，但是这一影响在四季度会有所缓解。

二. 碳酸锂行情走势及评述

2021年5月电池级99.5%碳酸锂价格走势图 万元/吨

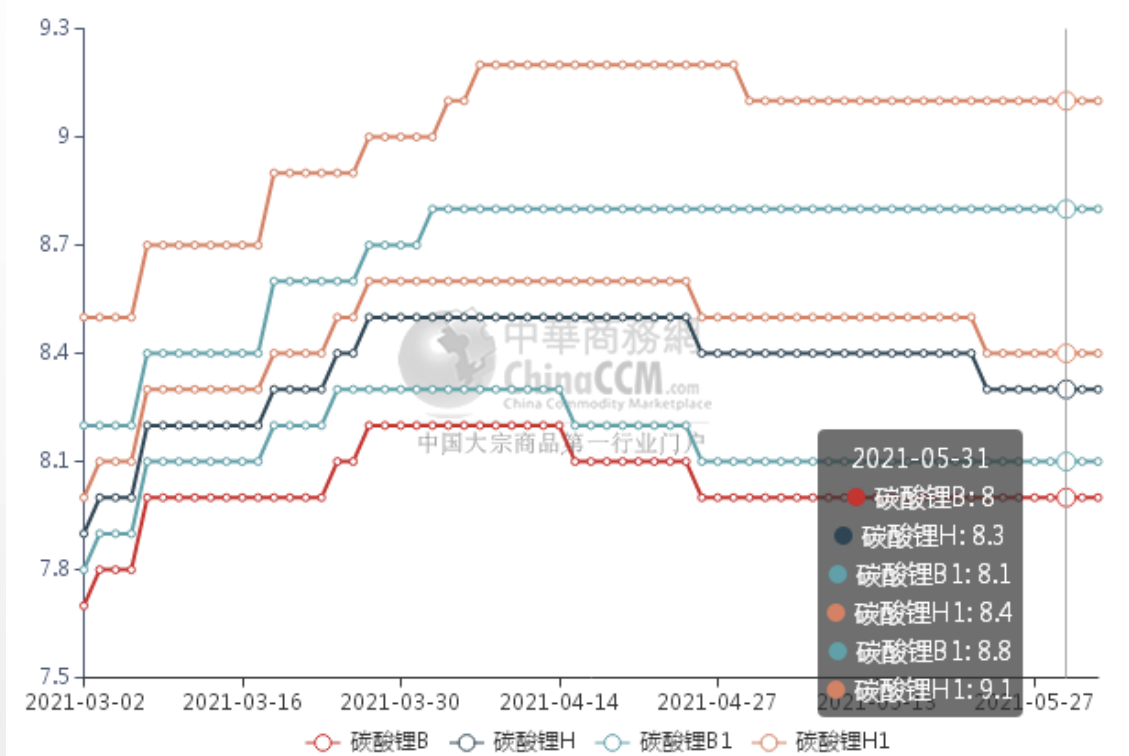


主：B 最低价 H 最高价

本月电池级99.5%碳酸锂月均价格在8.8-9.1万元/吨，较上月的8.8-9.17万元/吨，环比下跌了0.39%。去年同期月均价在4.21-4.46万元/吨，同比上涨了106.70%。

本月电池级99.5%碳酸锂市场继续趋稳运行，但市场整体行情走势渐弱，价格上涨趋势受阻，买卖双方僵持博弈下，现货市场价格逐步出现下行的趋势。本月电池级99.5%碳酸锂价格持稳在8.8-9.1万元/吨，实际成交价格略低。

2021年5月工业级99%碳酸锂价格走势 万元/吨



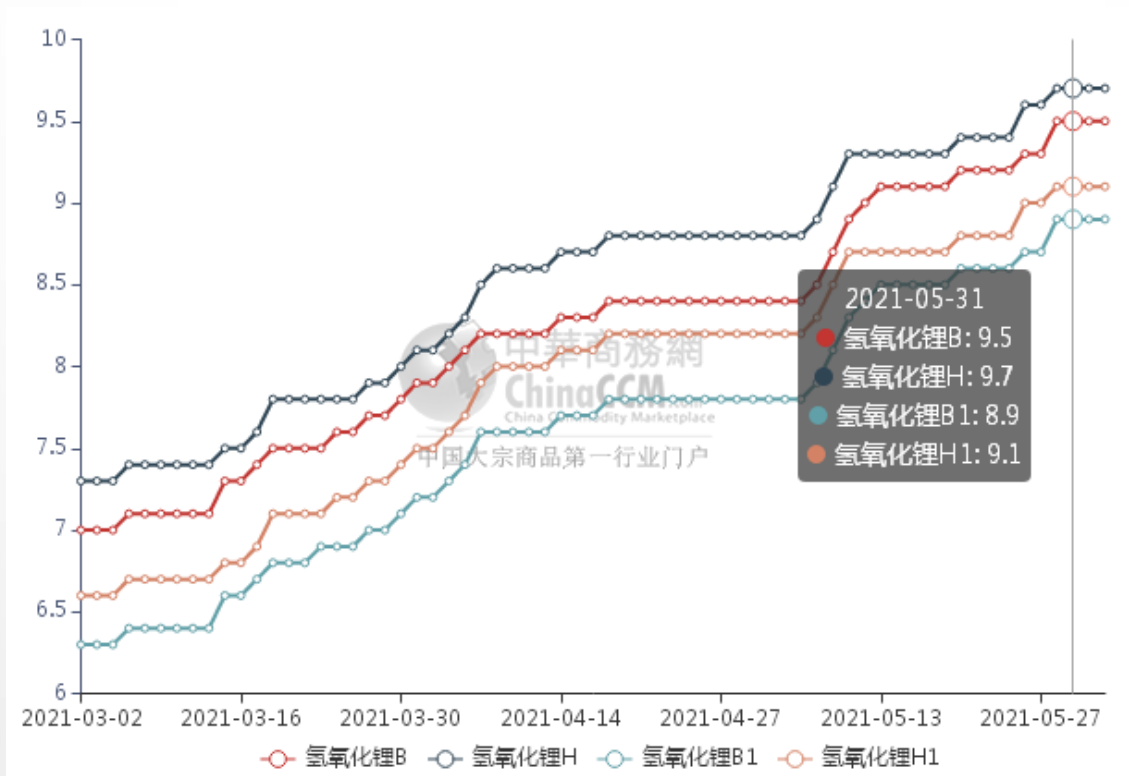
本月工业级碳酸锂 99%月均价在 8-8.37 万元/吨，上月月均价格在 8.12-8.48 万元/吨，环比下跌 1.39%。去年同期月均价格在 3.5-3.85 万元/吨，同比上涨 122.42%。

本月工业级碳酸锂市场继续趋缓运行，整体行情延续走弱，现货市场价格在买卖双方博弈中再度小幅走跌。月初，工业级 99%碳酸锂价格在 8-8.4 万元/吨，月末价格下跌至 8-8.3 万元/吨。月初工业级 99.2%碳酸锂价格在 8.1-8.5 万元/吨，月末下滑至 8.1-8.4 万元/吨。

本月碳酸锂市场整体走弱，现货市场价格在僵持中小幅走跌。虽然主流碳酸锂厂商报价坚挺，但下游终端需求较弱，加之采购商打压价格，现货市场价格交易重心下滑。由于锂矿石持续上涨，受此支撑，电碳降价幅度或有限。出货方面，主流碳酸锂企业多是供应老客户订单为主，中小企业出货压力略大，交易价格相对较低。月初，市场上电池级 99.5%价格在 8.7-9.5 万元/吨，高幅价格报价多是主流碳酸锂企业报价，但多是有价无市状态。中后期，市场主流交易价格下滑至 8.7-9 万元/吨，主流企业报价也逐步下调至 9-9.1 万元/吨。工业级碳酸锂市场现货供应增加，而需求减少下，部分企业出货压力较大，实际出货价格下调幅度高于电碳。月初市场上工业级碳酸锂价格区间在 8-8.6 万元/吨，后期价格下滑至 7.8-8.3 万元/吨。

三. 氢氧化锂市场行情走势及评述

2021年5月氢氧化锂56.5%价格走势图 万元/吨

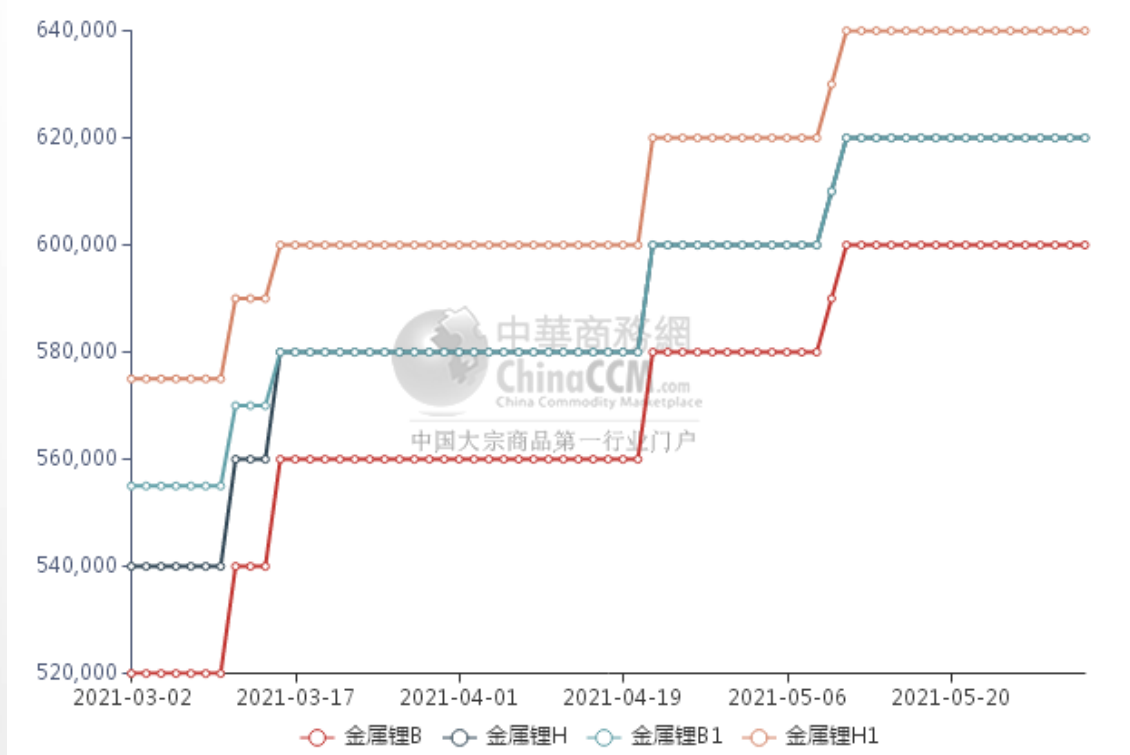


氢氧化锂市场行情稳步上涨，受到需求的支撑，市场价格走势将继续上行，本月氢氧化锂市场价格反超碳酸锂。4月份以来，国外高镍三元电池车型逐步放量，国内氢氧化锂出口订单增加。国内高镍三元市场也在逐步放量，需求缓慢增加。由于需求强劲，主流企业多供长单为主，氢氧化锂市场现货有限，企业现有库存多在低位。短期市场行情在需求的支撑下，价格走势将会继续上行。

月初，市场上工业级氢氧化锂价格在8.2-8.5万元/吨，月末涨至8.6-8.8万元/吨。电池级微粉氢氧化锂价格由月初的9.1-9.3万元/吨涨至月末的9.6-9.9万元/吨；电池级粗粉氢氧化锂月初报8.5-8.7万元/吨，月末涨至9-9.3万元/吨。

四. 金属锂市场行情走势及评述

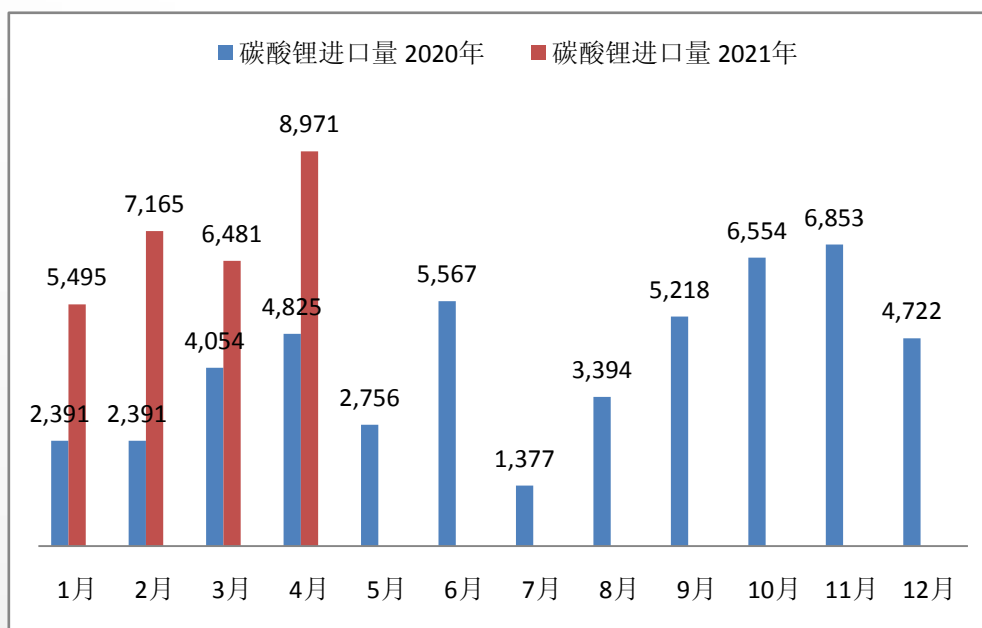
2021年5月金属锂（≥99%；≥99.9%）价格走势 元/吨



本月金属锂市场整体延续小幅上扬走势。下游终端医疗以及催化剂等市场整体需求有限，实际的采购交易基本稳定，现货买卖交易也较有限。碳酸锂市场行情虽然持续走弱，交易价格也出现下跌的现象，但金属锂市场并未受此影响，厂商出货坚挺，金属锂现货交易价格在稳定中上涨。

本月市场上含量 99%金属锂价格由月初的 58-60 万元/吨，月末上涨至 60-62 万元/吨，月均上涨了 2 万元/吨；含量 99.9%金属锂价月初报 60-62 万元/吨，月末涨至 62-64 万元/吨，月均上涨了 2 万元/吨。

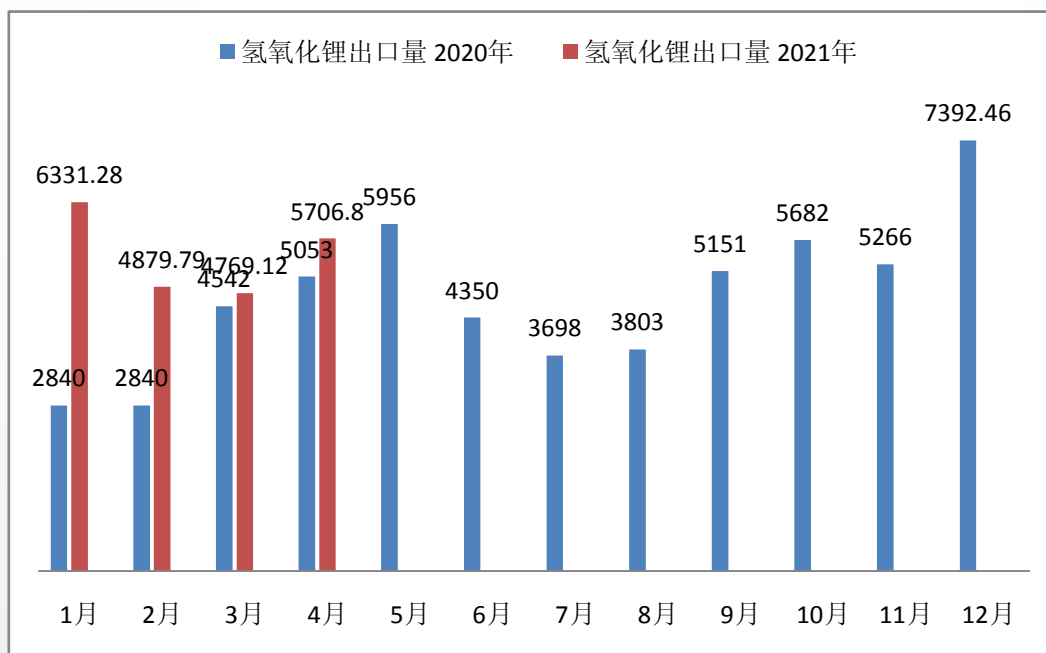
五. 碳酸锂进口数据



据海关数据显示,2021年4月我国碳酸锂进口总量为8970.86吨,进口量同比增长85.93%,环比增长38.41%。进口金额为4904万美元;4月进口均价为5466.99美元。1-4月累计进口总量为28112.19吨,累计进口金额约为13806万美元,累计进口均价为4911.15美元,累计同比增长105.48%。

4月我国碳酸锂主要进口国为智利以及阿根廷,分别占总进口量的76.3%和21.39%。

六. 氢氧化锂出口数据



据海关数据显示, 2021 年 4 月我国氢氧化锂出口总量为 5706.80 吨, 出口量同比增长 12.95%, 环比增长 19.66%。4 月出口金额约 4956 万美元, 出口均价为 8684.04 美元。1-4 月累计出口总量为 21687 吨, 累计出口金额约 18668 万美元, 累计出口均价月 8608.02 美元/吨, 累计同比增长 41.98%。

4 月我国氢氧化锂主要的出口国依旧是韩国以及日本, 分别占出口总量的 48.63%和 44.97%。

七. 月度锂盐价格涨跌及预测

产品	2021-5-31	2021-4-30	价格涨跌	下月价格预测
电池级碳酸锂 99.5%	8.8-9.1	8.8-9.1	0.0/0.0	↓
工业级碳酸锂 99.2%	8.1-8.4	8.1-8.5	0.0/ ↓ 0.1	↓
工业级碳酸锂 99%	8-8.3	8-8.4	0.0/ ↓ 0.1	↓
电池级氢氧化锂微粉	9.5-9.7	8.4-8.8	0.5/0.7	↑
电池级氢氧化锂粗粉	8.9-9.1	7.8-8.2	0.6/0.7	↑
工业级氢氧化锂	8.6-8.7	7.6-7.8	0.7/0.6	↑
金属锂≥99%	6-6.2	5.8-6	0.2/0.2	↑

金属锂≥99.9%

6.2-6.4

6-6.2

0.2/0.2



八. 4月新能源汽车产销量

4月，新能源依然呈现倍速增长。新能源汽车产销分别完成21.6万辆和20.6万辆，同比分别增长1.6倍和1.8倍，继续刷新当月历史记录；1-4月，新能源汽车产销分别完成75万辆和73.2万辆，同比分别增长2.6倍和2.5倍。陈士华表示，无论是传统车企，还是造车新势力都十分重视新能源，并不断推出新车型，这些车型受到了消费者的认可，大家购买积极性很高。

2021年4月新能源汽车销售情况

单位：万辆、%

	4月	1-4月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	20.6	73.2	-8.7	180.3	249.2
新能源乘用车	19.3	69.4	-9.1	198.1	268.8
纯电动	15.8	57.7	-10.3	254.0	313.5
插电式混合动力	3.5	11.6	-3.2	73.7	140.0
新能源商用车	1.3	3.8	-2.7	51.2	77.9
纯电动	1.3	3.8	-2.2	58.2	86.0
插电式混合动力	0.004	0.04	-57.1	-89.3	-56.1

按照新能源车驱动方式来看，4月，纯电动汽车产销分别完成18.2万辆和17.1万辆，同比分别增长2.1倍和2.2倍；插电式混合动力汽车产销分别完成3.4万辆和3.5万辆，同比分别增长49.9%和70.8%；燃料电池汽车产销分别完成36辆和38辆，同比分别下降67.0%和48.0%。

分能源类型销量走势：纯电车型销量升温，插混车型上涨势头较猛

从能源类型角度来看，4月纯电动车型销量为13.2万辆，同比上涨238.7%，销量占比为94.2%，较上月上升了2.8%，市场份额进一步扩大，纯电动车型仍占据着新能源车的主要市场份额；插电式混合动力车型销量为0.8万辆，同比下跌6.5%，销量占比为5.8%，插电式混合动力车型销量势头较猛，增长幅度较大，但从近12个月的市场销量占比情况来看，销量占比波动较大，不够稳定。

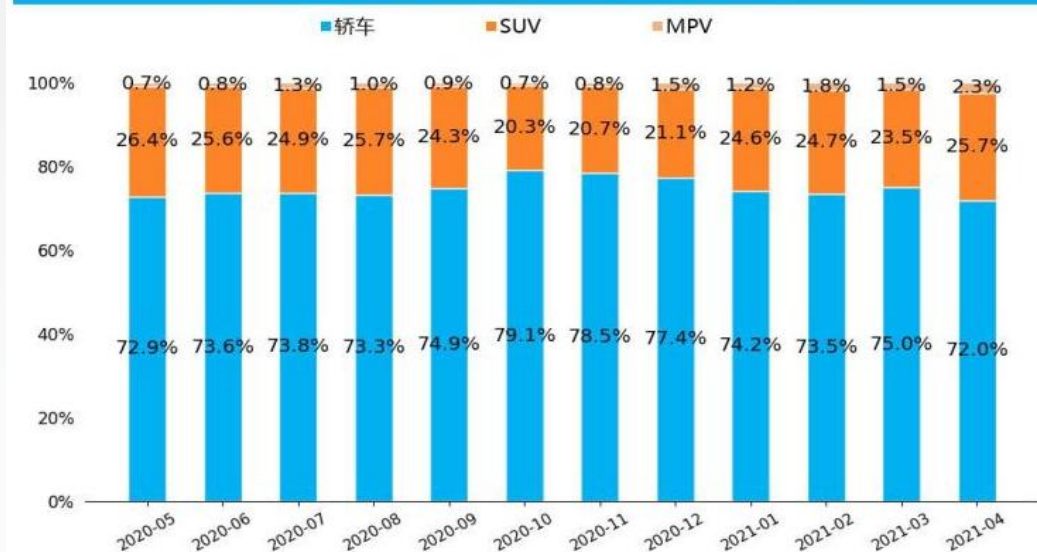
新能源车分能源类别销量占比走势



车型级别销量走势：轿车销量占比下滑，SUV 占比上涨

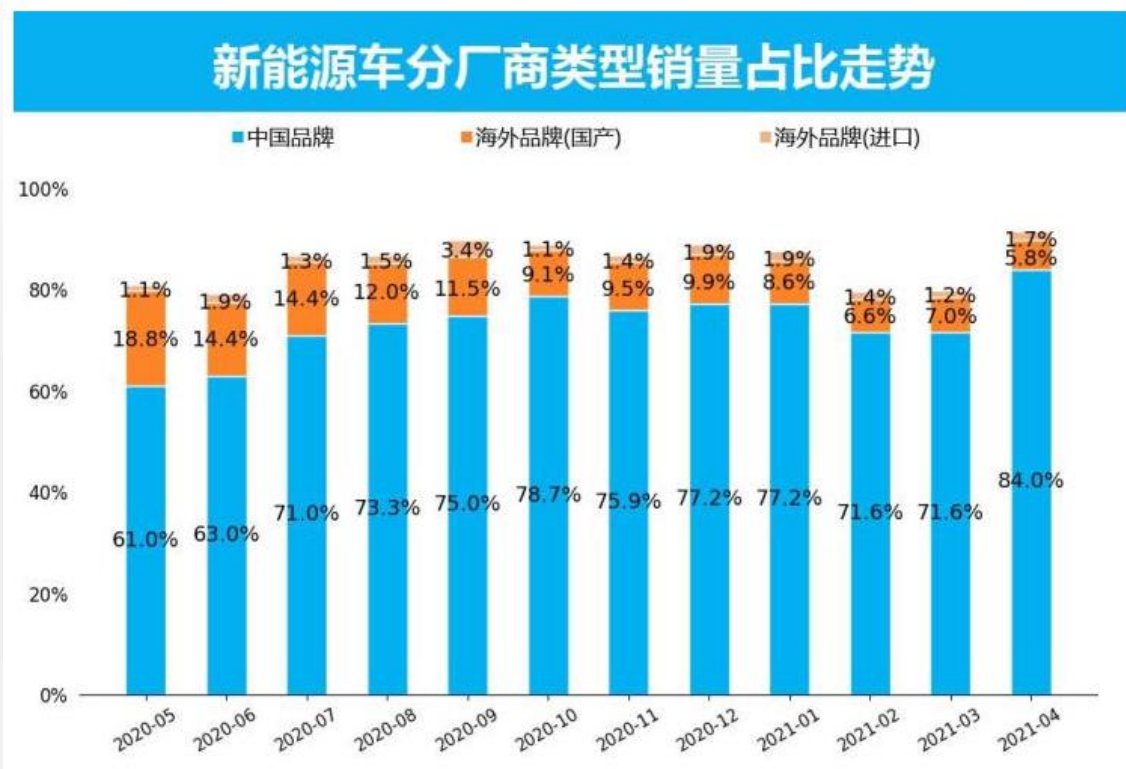
从车型级别销量来看，4 月份新能源轿车销量为 10.1 万辆，销量占比为 72.0%，较上个月下滑 3.0%；与去年同期相比，轿车销量占比上涨 2.6%。新能源 SUV 销量为 3.6 万辆，销量占比为 25.7%，较上个月增长 2.2%；与去年同期相比，SUV 销量占比下跌 4.1%，SUV 整体销量占比有所增长，但不够稳定。新能源 MPV 销量为 0.3 万辆，销量占比仅为 2.3%，销量占比与上个月增长 0.8%；与去年同期相比，MPV 销量占比上涨 1.5%。

新能源车分车型级别销量占比走势



分厂商类型市场销量走势：中国品牌优势明显

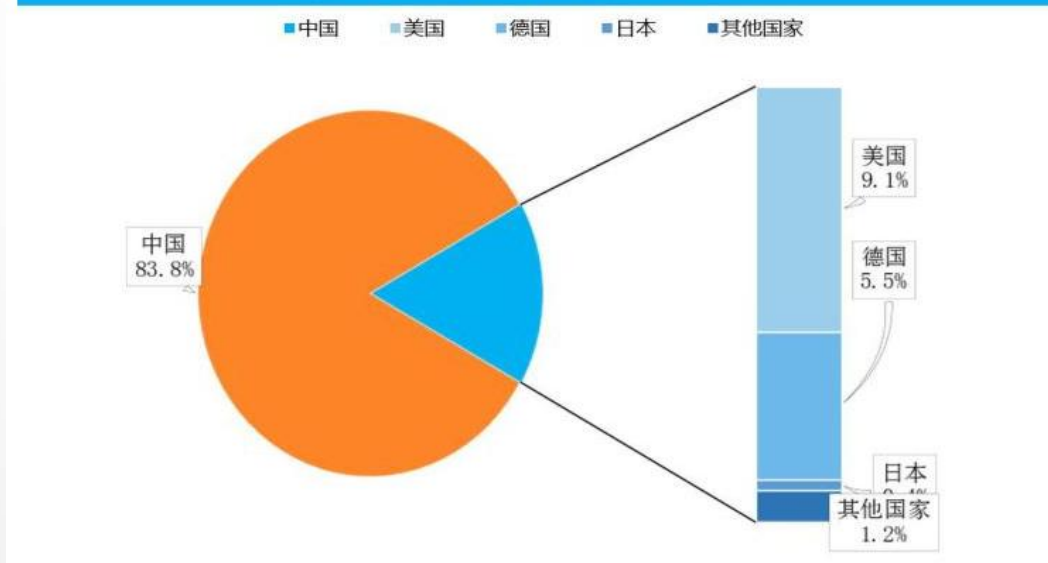
从厂商类型销量来看，4月新能源中国品牌销量为11.8万辆，销量占比为84.0%，比上个月增长12.4%；与去年同期相比，中国品牌上涨10.3%，中国品牌在新能源市场上仍占据着主要的市场份额。进口品牌新能源销量为0.2万辆，销量占比为1.7%，比上个月增长0.5%；与去年同期相比，进口品牌上涨0.1%。合资品牌新能源销量为0.8万辆，销量占比为5.8%，比上个月下滑1.2%；与去年同期相比，合资品牌下滑1.2%。



分国别市场销量走势：中国品牌最受用户青睐

从分国别情况来看，4月中国品牌新能源销量占当月的83.8%，美国、德国、日本和其他国别新能源品牌销量分别占当月新能源车销量的9.1%、5.5%、0.4%和1.2%。中国品牌新能源车最受用户所青睐,主导着整体市场销量。

各车型类别销量排行TOP 10



分品牌市场销量走势：传统新能源品牌依旧名列前茅

从品牌角度来看，4月新能源车销量最高的五个品牌分别为五菱汽车、比亚迪、欧拉、特斯拉、广汽埃安，其销量分别为2.6万辆、1.3万辆、1.2万辆、1.2万辆、0.9万辆，占新能源车当月销售总量的51.2%。

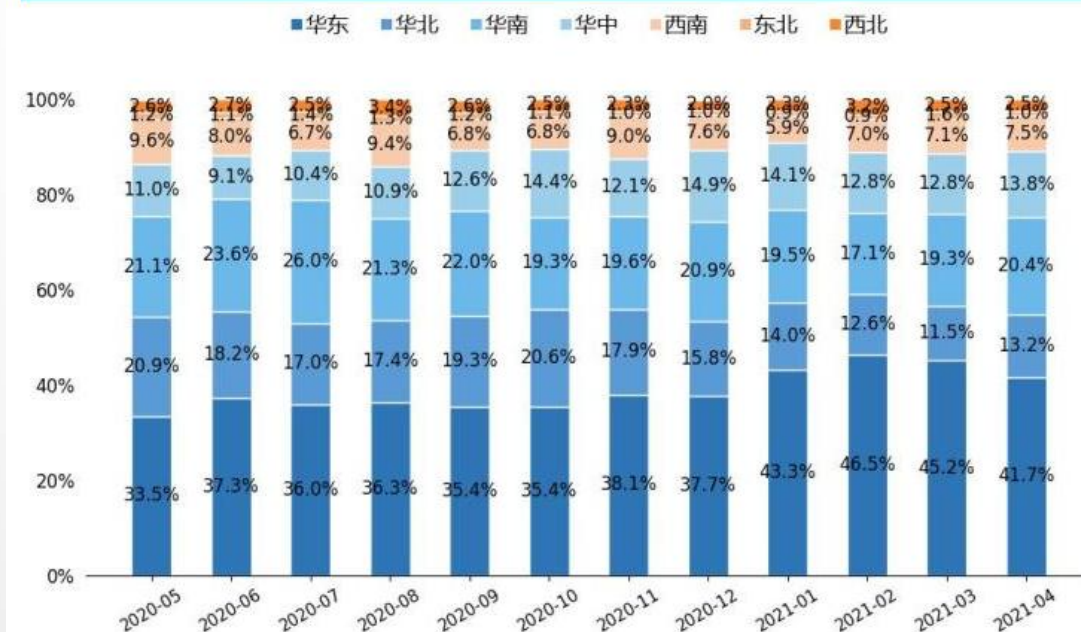
新能源车分品牌销量TOP10

单位：万辆



4月新能源车销量最高的三个区域为华东、华南、华中地区，合计销量达到了10.6万辆，其合计占比也达到了75.8%。销量最低的区域为东北地区，销量为0.1万辆。

新能源车分区域销量占比走势



4月新能源车销量最高的5个省份为广东、浙江、河南、上海、江苏，销量分别为2.1万辆、1.6万辆、1.3万辆、1.3万辆、1.1万辆，占总销量的53.9%，广东以绝对销量优势领先于其他省份。与上个月相比，上涨幅度最高的三个省份为西藏、贵州、海南，上涨幅度分别为162.5%、8.6%、3.9%。

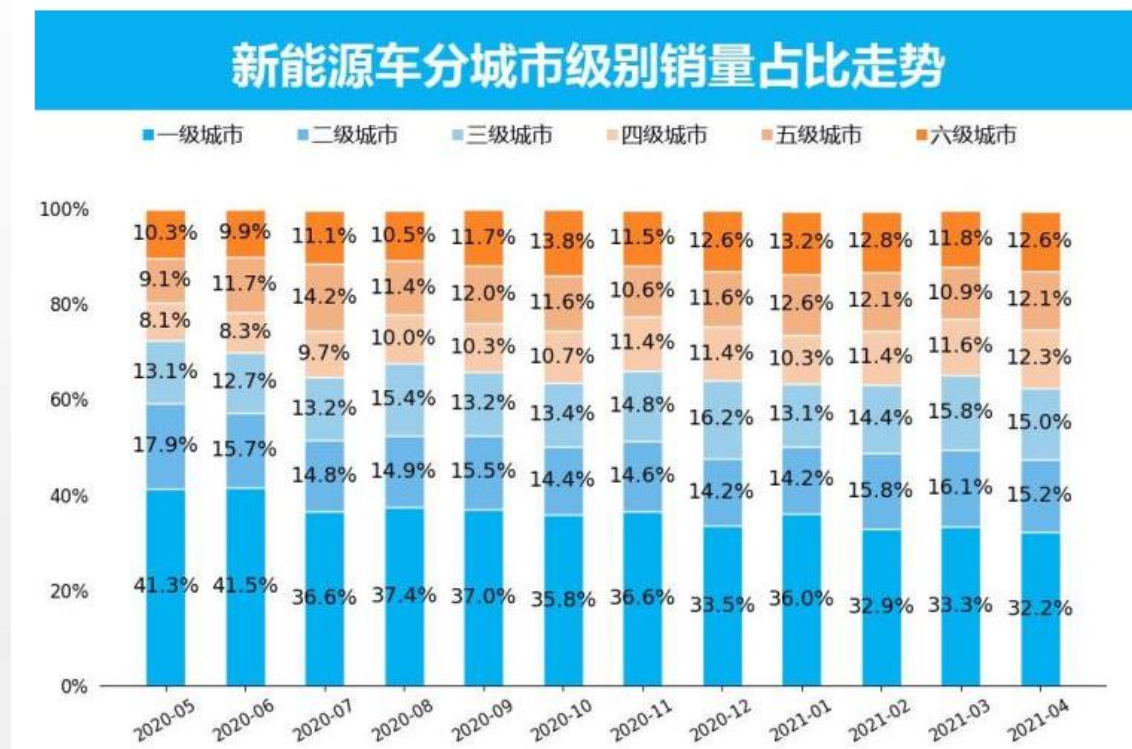
新能源分省份销量TOP10

单位：万辆



4月新能源车销量最高的城市级别为一级城市，销量为4.5万辆，销量占比为32.2%，比

上个月下跌了 1.1%；与去年同期相比，一线城市下跌 10.7%。销量最低的城市级别为五线城市，销量仅为 1.7 万辆，销量占比为 12.1%，比上个月上涨了 1.2%；与去年同期相比，五线城市上涨 1.9%。



一二线城市是新能源车主要消费市场，占比达到 69.4%，但三四五线城市销量也大幅增长，同比增速分别为 203%/188%/213%，消费者对电动车接受度提高，行业步入快速普及阶段。

德国 4 月注册近 230,000 辆乘用车，较去年同期大涨 90%，但较 2019 年 4 月水平仍下跌 26%。

就电动车而言，注册量仍实现大幅上涨。上月，德国注册逾 50,800 辆电动车，较去年同期增长近 4 倍（396%）。市场份额涨至 22.1%，连续六个月超过 20%，即每五辆新车中，就至少有 1 辆为电动车。具体来看，纯电动车注册量同比上涨 414%至 23,816 辆，市场占比为 10.4%；插电式混动车注册量依然超过纯电动汽车，同比上涨 380%至 26,988 辆，市场占比为 11.8%。

今年前四个月，德国注册逾 193,000 辆新电动乘用车，较去年同期大涨 209%。其中，纯电动车注册 88,510 辆，同比大涨 189%，市场份额为 10%；插电式混动车注册 105,035 辆，同比飙升 228%，市场份额为 11.9%。

就品牌来看，4 月，大众品牌售出 9,363 辆电动车，为该品牌有史以来最高记录，其中超过三分之二为纯电动车。奔驰则在插电式混动车销量方面是头部玩家，其次是宝马和奥迪。

法国：电动车销量增 11 倍，电动乘用车市场份额达 15%

今年 4 月，法国车市从去年同期封锁造成的崩盘中实现强劲反弹，售出超过 14 万辆汽车，但仍低于前些年水平（近 19 万）。目前，很多人远程工作，再加上更具挑战性的经济，汽车需求较之前降低。

4 月，法国电动车表现更是强劲，注册约 21,690 辆新车，同比增加逾 11 倍，其中电动乘用车注册 20,832 辆，市场份额约为 14.8%。随着越来越多的电动车进入大众视野，今年晚些时候电动车市场占比可能达到 20%。

当月，法国纯电动车注册量为 9,560 辆，同比上涨 685%，市场份额为 6.8%；插电式混合动力车注册量为 11,272 辆，超过纯电动车，同比上涨 2,512%，市场份额为 8%；轻型商用纯电动车注册 858 辆，同比上涨 767%。

今年 1 月至 4 月，法国电动车注册量同比增长 122%，至 86,461 辆，插电式混动乘用车的销量也超过了纯电动乘用车。纯电动乘用车注册 40,048 辆，同比上涨 48%；插电式混动乘用车注册 42,734 辆，同比上涨 330%；轻型商用纯电动车注册 3,679 辆，同比上涨 94%。

英国：电动车大涨 12 倍，插混销量超过纯电动车

今年 4 月，英国乘用车注册量从去年同期的仅 4,321 辆触底反弹至 141,583 辆。其中，乘用车电动车市场表现出色，共注册 18,752 辆新车，同比大涨 1,177%，市场份额延续近月上涨的趋势，再次超过 13%。

不同寻常的是，今年 4 月，英国插电式混合动力车占据了更多的市场份额，高达 6.8%；纯电动车的市场份额为 6.5%，较第一季度 7.5% 的销量份额有所下降。当月，纯电动车注册 9,152 辆，同比大涨 566%；插电式混合动力车注册 9,600 辆，同比激增 10,000%。

今年前四个月，英国注册逾 77,000 辆电动车，平均市场份额约为 13.6%。其中，纯电动车注册 40,931 辆，同比上涨 109%，市场份额为 7.2%；插电式混合动力车注册 36,213 辆，同比上涨 162%，市场份额为 6.4%。

2021 年，英国电动汽车注册量预计将占整体车市的 15.2%，纯电动车注册量将占总注册量的 8.9%，低于 1 月份最初预测的 9.3%；而插电式混合动力汽车将占据 6.3% 的市场份额。

意大利：电动车销量大涨 21 倍，插混注册量持续超过纯电

意大利进口商协会 UNRAE 表示，4 月意大利电动车销量实现大幅反弹，注册量同比上涨 2,083% 至 11,524 辆，但低于市场平均水平，市场份额为 7.9%，低于 2020 年 3 月的 8.8% 和 4 月的 12.1%。意大利电动车的市场表现仍受益于政府的补贴，其中，纯电动车最高补贴 8,000 欧元（约 9,400 美元），插电式混合动力车最高补贴 4,500 欧元。

具体来看，插电式混动车销量同比增长 25,565%至 6,673 辆，市场份额涨为 4.6%，这是插电式混动车有史以来的第二高记录，同时也意味着插电式混动车的注册量持续超过纯电动车。

4 月纯电动车注册量同比增加 866%至 4,851 辆，但市场份额从 2020 年 4 月的 11.5%下降到 3.3%，预计未来数月仍将保持在高于 3%的水平，不过，若有引人注目的新车型在今年晚些时候上市，纯电动车的市场份额可能会发生变化。菲亚特 New 500 是意大利 4 月最受欢迎的纯电动汽车，注册 1,062 辆；Smart Fortwo 微型车以 601 辆获得第二名。

挪威：电动车销量创纪录，纯电动车市场份额为插混两倍

4 月，挪威电动汽车销量翻番至 10,545 辆，第七次超过 10,000 辆大关，创下有史以来 4 月最高纪录，市场份额超过 80%。具体来看，纯电动车和插电式混动车销量都在高速增长，但纯电动车的份额是插电式混动车的两倍。

具体来看，挪威 4 月纯电动车注册量同比增长 97%至 7,229 辆，市场份额为 54.9%；插电式混动车注册量同比大涨 122%至 3,316 辆，市场份额为 25.2%。

今年 1 月至 4 月，挪威注册逾 4 万辆新电动乘用车，同比上涨 45%，占整体车市 81%以上的份额。其中，纯电动车注册量同比增长 32%至 26,388 辆，市场份额为 53.3%；插电式混动车注册量同比增长 80%至 13,921 辆，市场份额为 28.1%。

就车型来看，4 月大众 ID.4 表现优异，注册了 1,824 辆，市场份额为 13.9%，而特斯拉 Model 3 在第一季度的火爆销售后，4 月仅注册四辆。在挪威前四个月的电动车畅销榜单中，丰田荣放和沃尔沃汽车 XC40 分别占据冠亚军席位，大众 ID.4 以 2,684 辆的累计注册量位列第三，特斯拉 Model 3 则成为第四名，累计注册 2,570 辆。

瑞典：电动车市场份额翻倍，纯电销量近年首超插混

2021 年 4 月，瑞典电动汽车市场份额达到 43.1%，同比增长近 1 倍，其中纯电动车和插电式混动车分别注册 4,869 辆和 4,564 辆，市场份额分别为历史最高水平 22.2%和 20.8%。这是纯电动车 5 年多以来注册量首次超过插电式混动车，也是 4 月初瑞典政府政策发生重大变化之后的结果。

从 4 月 1 日起，瑞典纯电动车补贴提高约 1,000 欧元，至 6,800 欧元，约为电动车标价的 25%；插电式混动车补贴从之前的 2,000 至 3,900 欧元降到 1,250 至 2,800 欧元，平均每辆车减少 1,000 欧元。另外，政府还上调了汽车碳排放年税（新车须在前三年缴纳），使得碳排放低于 90 g/km 的汽车比以往更具吸引力。燃油跑车、大且重的内燃机汽车等高碳排放车型尤其要接受惩罚，需额外缴纳三年税，如沃尔沃 XC90 这样碳排放为 230 g/km 的非混动车辆需

累计缴纳约 5,000 欧元。

就车型而言，大众 MEB 平台车型在 4 月份表现强劲，大众 ID.4 跨界车以 1,444 辆的销量排名第一；大众 ID.3 掀背车是第二最受欢迎的纯电动车，销量为 469 辆，跻身整个车市的前 10 畅销车型。

今年 1 月至 4 月，瑞典电动车的累计份额已经从 2020 年的 26.1% 升至 37.1%。

荷兰：电动车市场快速发展，斯柯达 Enyaq 交付首月即占领亚军席位

4 月，荷兰电动车市场继续快速发展，电动车注册量同比大涨 138% 至 5,090 辆，市场份额达 21%。纯电动车持续复苏，注册量占电动车市场的 47%，占据 10% 的市场份额。

今年 4 月，荷兰最畅销电动车是起亚 Niro EV，注册 359 辆，这是该车型自去年 7 月以来的首次夺冠；但 4 月真正引起轰动的是斯柯达 Enyaq，注册 353 辆，交付首月即占领亚军席位。与其他大众集团其它车型相比，Enyaq 定价合理、空间更大、更加实用，看起来是 MEB 平台电动车中最具竞争力的一款，此前还有传言称斯柯达打算在 2021 年增加 7 万辆的产量，以满足需求。有趣的是，榜单前九名均为跨界车或 SUV，最畅销轿车（标致 208EV）也仅为第十名。

今年前四个月，荷兰电动车注册量同比上涨 22.5% 至 17,275 辆，市场份额升至 17%（纯电动车为 6.6%），去年同期则仅为 12%，预计今年电动车累计市场份额有望超过 30%。其中，荷兰纯电动车注册量占电动汽车注册量的 40%，仍远低于 2020 年 82% 的市场份额，预计 2021 年纯电动车需求将持续复苏，但也可以肯定的是，随着纯电动汽车逐渐失去政府的扶持，插电式混动车正在市场上重新占据一席之地，这凸显了电动车市场对激励措施的敏感性。

西班牙：复苏放缓，电动车市场份额仅为 5.7%

根据行业组织 ANFAC 的数据，西班牙 4 月新车注册量同比增加 1,788% 至 78,595 辆，2020 年同期受疫情封锁措施影响，注册量仅为 4,163 辆；较 2019 年 4 月相比，今年 4 月销量仍下跌 34%。ANFAC 在一份声明中表示：“由于经济的不确定性和疫苗接种进程缓慢，需求复苏已放缓。我们曾希望 2021 年下半年实现销量复苏，但现在来看这个目标还很遥远。”

今年 4 月，西班牙纯电动车销量同比增长 1580%，市场份额为 1.8%，低于 2020 年 4 月的 2.1%，也低于今年 3 月的 2.4%；插电式混动车同比增长 4,908%，市场份额为 3.9%，高于去年同期的 1.5%，但低于 3 月份的 4.1%；重度混合动力汽车的销量同比增长 5,717%，市场份额为 23%，而 2020 年 4 月的市场份额仅为 7.5%。

相较而言，汽油车销量同比增长 1,458%，份额为 49.1%，较 2020 年 4 月水平下降 10.4 个百分点；柴油车的份额为 20.5%，较去年 4 月水平降低了 8.6 个百分点；液化石油气汽车同

比增长了 9,692%，市场份额为 1.5%。

九. 锂市场动态:

雅化集团：公司 5 万吨电池级氢氧化锂项目将分两期投产

雅化集团表示，公司 5 万吨电池级氢氧化锂项目将分两期投产，公司将全方位多渠道增加资源储备，为产能的全部释放做好充足的原料准备。

格林美钴酸锂正极材料项目投产

格林美（江苏）钴业股份有限公司新上的钴酸锂正极材料项目正式投产，该项目投资 3.268 亿元，全部建成后，预计年产量可达 5000 吨，新增销售 10 亿元。

西藏珠峰：目前正在开发的阿根廷锂钾公司的 SDLA 项目，拥有 200 万吨碳酸锂当量的锂资源

西藏珠峰在投资者互动平台表示，公司目前正在开发的阿根廷锂钾公司的 SDLA 项目，拥有 200 万吨碳酸锂当量的锂资源。

4 月新能源汽车产销量分别增长 1.6 和 1.8 倍

月，新能源汽车产销分别完成 21.6 万辆和 20.6 万辆，同比分别增长 1.6 倍和 1.8 倍，继续刷新当月历史记录。

*ST 盐湖：2 万吨电池级碳酸锂项目部分提锂装置已投料试车成功

*ST 盐湖表示，公司 2 万吨电池级碳酸锂项目部分提锂装置已投料试车成功，公司正在积极推进试车工作，争取尽快投产。公司与比亚迪合作建设 3 万吨电池级碳酸锂项目目前建设准备及建设手续工作已基本完成，因碳酸锂市场变化及前期公司司法重整影响，未启动建设。

天齐锂业：目前公司拥有 3.45 万吨/年碳酸锂产能、0.5 万吨/年氢氧化锂产能

天齐锂业表示，目前公司拥有 3.45 万吨/年碳酸锂产能、0.5 万吨/年氢氧化锂产能。此外，公司目前还有 4.8 万吨/年氢氧化锂、2 万吨/年电池级碳酸锂的在建项目，其中奎纳纳一期 2.4 万吨氢氧化锂项目力争于 2022 年第四季度达产。

中国宝安：子公司拟成立合资公司 投建年产 5 万吨锂电池高镍三元正极材料项目

中国宝安公司下属子公司贝特瑞（江苏）新材料科技有限公司拟与 SK innovation Co., Ltd、亿纬亚洲有限公司签署《合资经营合同》和《增资协议》，对常州市贝特瑞新材料科技有限公司进行增资，并通过合资公司投资建设“年产 5 万吨锂电池高镍三元正极材料项目”。项目全部建成投产后，可形成年产 5 万吨锂电池高镍三元正极材料产能。

雅化集团：不同客户有不同的定价模式，公司产品主要以电池级氢氧化锂为主，与碳酸锂价格有差异

雅化集团 5 月 18 日在投资者互动平台表示，不同客户有不同的定价模式，公司产品主要以电池级氢氧化锂为主，与碳酸锂价格有差异。

***ST 兆新：**锦泰钾肥子公司锦泰锂业拥有年产 3000 吨碳酸锂的生产线

*ST 兆新表示，我司参股公司锦泰钾肥拥有青海省冷湖镇巴仑马海钾盐矿（采矿权面积 197.96 平方公里）以及青海省冷湖镇巴仑马海钾矿区外围（探矿权面积 174.14 平方公里），合计矿权面积 372.10 平方公里。锦泰钾肥子公司锦泰锂业拥有年产 3000 吨碳酸锂的生产线，使用“吸附+膜法”生产工艺。

“押宝”锂电池，永兴材料拟定增募资 11 亿投入碳酸锂等项目，已有股东高位套现

永兴材料公告称，公司拟非公开发行不超过 8119 万股，募集资金总额不超过 11 亿元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将用于年产 2 万吨电池级碳酸锂项目、180 万吨/年锂矿石高效选矿与综合利用项目、年产 2 万吨汽车高压共轨、气阀等银亮棒项目和补充流动资金。**新能源汽车产业激发锂电池需求，赣锋锂业拟在阿根廷建设电池组装厂**

赣锋锂业承诺在胡胡伊省境内，通过其自身或其子公司，并基于对当地政策、生产技术以及必要的市场分析研究，考虑在当地设立电池组装厂。

科达制造：2 万吨/年电池级碳酸锂项目最终实际产能将超设计产能

蓝科锂业 2 万吨/年电池级碳酸锂项目已于今年 4 月开始释放部分产能，目前正处于产能爬坡阶段。考虑到技术创新优化及沉锂车间扩大投资，2 万吨/年电池级碳酸锂项目最终实际产能将超设计产能。

赣锋锂业：公司碳酸锂设计年产能可为 4.05 万吨

公司碳酸锂设计年产能可为 4.05 万吨，目前在建的碳酸锂产能为阿根廷 Cauchari-Olaroz 锂盐湖项目，设计产能为年产 4 万吨电池级碳酸锂。

巴斯夫与杉杉股份成立合资公司，服务中国电池材料市场

巴斯夫与杉杉股份——服务于电动交通和消费电子市场的领先锂电池材料供应商达成共识，双方同意在中国共同组建由巴斯夫控股的合资公司（巴斯夫持股：51%；杉杉股份持股：49%），生产正极活性材料（CAM）和正极材料前驱体（PCAM）。在获得相关批准后，预计将于今年夏末正式完成交易。

科达制造：2 万吨/年电池级碳酸锂项目最终实际产能将超设计产能

蓝科锂业 2 万吨/年电池级碳酸锂项目已于今年 4 月开始释放部分产能，目前正处于产能爬坡

阶段。

***ST 兆新：公司持有青海锦泰 16.67%的股份 锦泰钾肥子公司锦泰锂业拥有年产 3000 吨碳酸锂的生产线**

公司持有青海锦泰 16.67%的股份，锦泰钾肥子公司锦泰锂业拥有年产 3000 吨碳酸锂的生产线。持有上海中锂 30%的股份，上海中锂主要产品有电池级高纯碳酸锂、磷酸二氢锂、氢氧化锂等锂盐产品。

天奇股份：公司全资子公司赣州天奇锂致实业有限公司 2020 年生产碳酸锂约 1150 吨

江西天奇金泰阁钴业有限公司 2020 年回收废旧电池（含粉料）合计约 10,000 吨，回收钴约 1400 金吨，回收镍约 592 金吨，回收锰约 403 金吨。公司全资子公司赣州天奇锂致实业有限公司 2020 年生产碳酸锂约 1150 吨。

天齐锂业拥有的锂资源权益储量折算成碳酸锂当量约 1,607 万吨

公司的锂资源可用年限不能仅通过储量和预计年产量来计算评估。目前，公司拥有的锂资源权益储量折算成碳酸锂当量约 1,607 万吨，该数据仅包含对 SQM 和泰利森的储量计算，未包含日喀则扎布耶和天齐盛合。

投建 2 万吨电池级碳酸锂等项目 永兴材料拟定增募资 11 亿

公司已经构建了从采矿、选矿到碳酸锂深加工的电池级碳酸锂全产业链，年产 1 万吨电池级碳酸锂项目及上游配套项目已投产并达产。

十. 后市分析：

本月碳酸锂市场继续走弱，主流企业基本还是以执行长单为主，客户供应稳定，对于价格的走跌，也适当的下调了出货报价，但由于锂精矿价格上涨，成本支撑，企业下调价格或有限。下游终端消费市场采购基本按需为主，观望情绪较浓。买卖双方博弈氛围浓厚，后期价格走势或将继续弱势小幅震荡为主。氢氧化锂市场需求稳健，市场供应量较紧，主流厂商供不应求，现货库存有限，后期或将延续坚挺上涨走势。

声明

本报告系中华商务网出品，仅提供给我们的客户，禁止任何非客户公司或个人在未经中华商务网允许的情况下发布、宣传、买卖或其它一切损害中华商务网利益的行为。本报告内数据及信息均来自中华商务网，报告观点及结论均代表中华商务网观点。

因产品的市场行情及其价格会因不同市场因素而变化，因此本报告只为我们的客户提供参考，并不干预或参与客户的商业决策或决定，对于客户如何使用此报告本公司不负任何责任。